



WNIOSKI (1)

- Opracowanie docelowej koncepcji sprawnego i bezpiecznego transportu lotniczego dla VIP, w której zostanie rozstrzygnięte: kto i czym realizuje loty; kto nadzoruje dobór pilotów; kto odpowiada za właściwą jakość sprzętu; kto organizuje rekonesans; kto odpowiada za skoordynowanie współpracy między różnymi instytucjami; kto odpowiada za szczegóły techniczne wizyty, a kto za jej bezpieczeństwo; czy robi to w części, czy też w całości; czy ma w tym zakresie uprawnienia do korygowania innych uczestników procesu organizacji.
- Uchwalenie ustawy w oparciu o przyjętą koncepcję z precyzyjnym wskazaniem zadań oraz zakresów odpowiedzialności;



WNIOSKI (2)

- Wskazanie w ustawie podmiotu, który miałyby uprawnienia do uzgadniania i weryfikowania szczegółów technicznych wizyty, zwłaszcza w aspekcie jej bezpieczeństwa, monitorowania przygotowań oraz egzekwowania, korygowania i poświadczania, że wszystkie zadania niezbędne do bezpiecznego przebiegu wizyty zostały zrealizowane;
- Opisanie w ustawie zasad ochrony VIP z uwzględnieniem reguł postępowania w stosunku do osób, które nie chcą korzystać z przysługującej ochrony;



Podsumowanie: błędy w procesie organizacji wizyt (1)

- Brak spójnego systemu procedur. Brak precyzyjnie nakreślonych: zadań, zasad współpracy i zakresów odpowiedzialności;
- Porządkowanie ważnej dziedziny – bezpieczeństwa najważniejszych osób w państwie – nieadekwatnymi rangą aktami prawnymi (Porozumienie między kancelariami oraz decyzja ministra obrony, tzw. instrukcja HEAD);



Podsumowanie: błędy w procesie organizacji wizyt (2)

- Naruszenie obowiązujących procedur (najjaskrawszym przejawem było wykonanie 7 i 10 kwietnia 2010 r. lotów na lotnisko w Smoleńsku, które nie figurowało w rejestrach i tym samym w świetle polskiego prawa było nieczynne);
- Brak podmiotu, który miałoby uprawnienia do uzgadniania i weryfikowania szczegółów technicznych wizyty, zwłaszcza w aspekcie jej bezpieczeństwa i poświadczenia, że wszystkie zadania w tym zakresie zostały wykonane.